Abanderamiento de una embarcación usada

A veces surgen oportunidades muy interesantes para comprar embarcaciones en el extranjero. Sobre todo cuando se trata de barcos abanderados fuera de la U.E es conveniente saber que tramites deparará su abanderamiento en España.

Cualquier residente en España que, por oportunidad económica o simple deseo, adquiera una embarcación de segunda mano en el extranjero deberá solicitar su registro y abanderamiento en España. Recordemos que la legislación veta el uso por residentes de embarcaciones con bandera extranjera por lo cual, una vez que la traslademos deberemos ponernos manos a la obra. Es importante tener muy claras las cosas sobre que pasa cuando la traemos a España, so pena de tener una ingrata sorpresa.

En cualquier caso, habrá que pagara unos impuestos y lograr que la administración marítima autorice el abanderamiento. Impuestos aparte, el procedimiento de abanderamiento no siempre es fácil y a veces requiere una gran paciencia y cantidad de papeleo. Algunos de estos papeles son caros de obtener e incluso imposibles, por lo que es aconsejable antes de decidirse a esta aventura, asesorarse con un experto en el tema, que cabe decir, no existen muchos. De esta forma podremos prever si, una vez tengamos la embarcación lista, han valido la pena las molestias, el gasto y la espera. De todas formas, hasta que no tengamos un embarcación concreta nada podemos hacer, pero teniendo una idea de lo que nos exigirán ya podemos ir teniendo alguna idea de las que debemos descartar.

Incluso puede darse el caso de que la embarcación no pueda abanderarse en España, por no reunir los requisitos técnicos básicos. Como ya comentamos en otros artículos de esta sección de Navega, desde el año 1998 las embarcaciones deben tener el marcado CE que acredita el cumplimiento de unas normas de calidad en la fabricación y en caso de que estas no se cumplan, lo tendremos muy difícil.

En este articulo, pretendemos explicar cual es el procedimiento de abanderamiento de embarcaciones usadas de 2,5 a 24 metros de eslora provenientes de países que no sean de la U.E., documentos que debemos aportar y técnicos y autoridades que deben intervienen. Aventurarse con este tema no es nada fácil, y seguramente cualquiera que haya pasado por esta experiencia sabe que nos movemos en arenas movedizas.

Solicitud de abanderamiento.

Todo comienza con la solicitud de abanderamiento ante la Capitanía Marítima. Es conveniente que sea aquella mas cercana al lugar donde esta surta la embarcación ya que serán los inspectores adscritos a esta los que deberán realizar las comprobaciones pertinentes cuando toque. La instancia, de la cual, existe una versión normalizada en algunas Capitanías, debe incluir:

1) Terna de nombres que se proponen
2) Número de personas
3) Categoría de navegación

Y debe ira acompañada de la siguiente documentación:

1) Documentación relativa al propietario, sea persona física (DNI) o persona jurídica (escritura o apoderamiento)
2) Fotocopia cotejada -se lleva el original y el funcionario la coteja- del documento de compra, sea una factura, que es lo habitual cuando se compra a una empresa o un contrato de compraventa donde se estipule el precio pagado, cuando se compra a un particular, que debe estar traducido al castellano por traductor jurado. Vale la pena decir que este documento se tiene en cuenta para acreditar la transferencia de propiedad, ya que el valor por el cual se liquidarán los impuestos es por el que se valore la embarcación en Aduana.
3) Certificado de baja de bandera que es el documento que acredita que la embarcación ha sido borrada del registro anterior, es decir en el país en que estaba abanderada. Existen algunos países en los que no se exige el registro de la embarcaciones de recreo, en cuyo caso lo que se debe hacer es solicitar un certificado negativo, es decir un documento de la autoridad local manifestando que en ese país no se exige el registro de ese tipo de embarcaciones. Como todos los documentos extranjeros, este debe venir con traducción jurada al castellano.
4) Justificante de pago o exención en su caso, del impuesto especial sobre determinados medios de transporte. Como decíamos antes, este se deberá liquidar sobre la base dada por la valoración de aduana.
5) Certificado de adeudo y fotocopia cotejada del D.U.A. (documento único aduanero). Estos documentos acreditan que se han pasado los tramites de aduana, pagando los correspondientes aranceles, si los hay y el IVA. Cualquier introducción en el territorio de la Unión Europea de un bien, en este caso de una embarcación estará sujeta al IVA del 16%. Este porcentaje se aplicará a la valoración de aduana. Esta puede coincidir con la del documento de compra o puede ser que la autoridades aduaneras consideren que el valor de mercado de la embarcación es otros mas alto y nos obliguen a pagar por esa cantidad.
6) Documentación técnica, que por ser lo mas caro y trabajoso requiere un capitulo aparte.

Documentación técnica acreditativa del cumplimiento de las normas de construcción

Los requisitos de seguridad aplicables a la embarcaciones de recreo de eslora entre 2,5 y 24 metros viene regulados por el R.D. 297/ 1998 y exige que las embarcaciones se segunda manos provenientes de una país ajeno a la U.E. deban cumplir con los requisitos esenciales de la norma y llevar el marcado C.E.

Cabe resaltar que:

1) se aplica esta norma cuando la embarcación va a ser destinada al fletamento, es decir lo que conocemos por charter náutico.
2) No se aplica cuando las embarcaciones están destinadas a ser tripuladas y transportar pasajeros con fines particulares. En este caso se aplicara otro procedimiento que veremos en un próximo número.

Significa ello que se debe solicitar a un Organismo Notificado que realice la correspondiente evaluación de conformidad para obtener el Marcado CE. En estos casos – embarcaciones de recreo de 2.5 a 24 metros de eslora - la administración marítima no interviene y son estos organismos los que se encargan de controlar las características técnicas de la embarcación.

La evaluación de conformidad se realizará conforme a unos módulos que podríamos definirlos como el procedimiento por el cual el fabricante u el Organismo Notificado declara y comprueba que una embarcación cumple con los requisitos de seguridad.

Cuanto se trata de embarcaciones ya construidas, que es el caso que tratamos, se debe aplicar el MODULO G de verificación por unidades. Es decir, el Organismo Notificado examinará cada elemento por separado y realizará los ensayos adecuados según la norma o las normas aplicables o bien unos ensayos equivalentes, a fin de asegurar que el producto, un barco en este caso, es conforme con los requisitos pertinentes del Real Decreto.

Para la realización de las comprobaciones se debe presentar al Organismo Notificado una cierta documentación de la embarcación, ya sea la que se tenga o, en caso de no tenerla, se deberá encargar a un ingeniero naval o gabinete técnico su confección. Conviene antes de encargar nada a los ingenieros consultar con el Organismo Notificado que documentos le harán falta y si los documentos extranjeros que tenemos son validos o adecuados.

Sin ánimo de ser exhaustivos, dicha documentación por lo general incluye:

1) Manual del propietario normalizado
2) Plano de disposición
3) Estudio de estabilidad y flotabilidad
4) Estructura del encastillonado
5) Planos de circuitos e instalación eléctrica

Es conveniente que el propietario recabe toda la información disponible para facilitar el trabajo al Organismo Notificado, información que a veces hay que buscarla en el país de origen de la embarcación

Una vez hechas la comprobaciones por Organismo Notificado, este determinará la Categoría de Navegación de la embarcación y el número máximo de tripulantes y colocará o hará colocar su número de identificación en el producto y redactará un certificado de conformidad referente a los ensayos efectuados.

Una vez obtenido el certificado de conformidad nos queda la obtención del Certificado Unico de Navegabilidad. Este documento se expide inicialmente por la Inspección de Buques de la Capitanía Marítima y luego es renovado por las Entidades Colaboradoras de Inspección de embarcaciones de recreo. En él, de acuerdo a la categoría de navegación de la embarcación y el material de seguridad existente abordo se indicará la Zona de Navegación para la que esta autorizada. Ahora si, falta nada más que la Licencia de Navegación para poder despachar y hacernos a la mar.

GLOSARIO:

Marcado CE: Placa normalizada que indica que la embarcación en cuestión cumple con los requisitos técnicos y de seguridad para ser comercializada y por lo tanto abanderada en un país de la U.E.

Declaración de conformidad: En el caso analizado en este articulo se trata del un documento que expide el Organismo Notificado en el cual se declara que la embarcación cumple con los requisitos de construcción para determinada categoría de diseño.

Categoría de diseño: Existen 4 categorías de diseño en las cuales se incluyen las embarcaciones de acuerdo a su aptitud para la navegación. Por ejemplo, las de categoría A son aptas para cualquier tipo de navegación. Por otra parte las de Categoría D son solo aptas para navegar con vientos de hasta fuerza 4 y olas de hasta 0.5 metros.

Zona de Navegación: Existen 7 zonas de navegación, que van desde la zona 1, que es ilimitada a la 7, que es navegación en aguas interiores. La obtención de autorización para navegar en una u otra zona viene expresada en el Certificado de Navegabilidad y depende del material de seguridad que llevemos abordo y la Categoría de Diseño.

Organismo Notificado: Se trata de empresa privadas de reconocida solvencia técnica y debidamente autorizadas que actúan como colaboradoras de la administración en el control técnico del cumplimiento de los requisitos de seguridad aplicables, en nuestro caso, a las embarcaciones deportivas.

CUADRO 1 Documentación tecnica exigida por EUROCONTROL para realizar la evaluación de conformidad.

DESCRIPCIÓN GENERAL DEL TIPO:
- Tipo de producto
- Características principales: (Eslora, manga, puntal, calado, desplazamiento, superficie vélica)
- Categoría de diseño
- Código de identificación del casco (HIN)
- Placa del fabricante
- Manual del propietario
- Lista de normas aplicadas o documentación sobre soluciones alternativas adoptadas

PLANOS DE DISEÑO Y CONSTRUCTIVOS:
- Disposición general
- Plano de formas
- Disposición de cubierta
- Plano vélico
- Cuaderna maestra y secciones tipo
- Planos de detalle
- Detalles de soldaduras / laminado
- Plano de tanques

DETALLES CONSTRUCTIVOS:
- Lista de materiales empleados
- Plan de laminado en PRFV o en sandwich
- Lista de instalaciones y componentes (incluyendo declaraciones de conformidad)
- Descripción del proceso de soldadura
- Descripción del proceso de laminado
- Descripción de la construcción en madera
- Documentos de calidad

ESQUEMAS DE COMPONENTES, PLANOS DE SISTEMAS Y CIRCUITOS:
- Sistema eléctrico (AC/DC)
- Achique (incluyendo lista de bombas y capacidad)
- Instalación de gas licuado
- Sistema hidráulico
- Sistema de combustible
- Aberturas del casco y pasacascos
- Instalación de motores, incluyendo partes no protegidas
- Sistema de refrigeración
- Sistema de escape
- Equipo contra-incendios (Fijo y/o portátil, incluyendo volumen y capacidad de los extintores)
- Sistema de gobierno, incluyendo instalación de emergencia
- Luces de navegación

CÁLCULOS Y PRUEBAS:
- Resistencia
- Informes de pruebas

- Estabilidad
- Arqueo según reglamentación nacional
- Flotabilidad